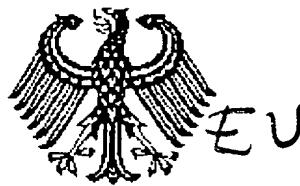


PLTTDE00101560
#2

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

PRIORITY DOCUMENT
SUBMITTED OR TRANSMITTED IN
COMPLIANCE WITH
RULE 17.1(a) OR (b)



REC'D	07 JUL 2000
WIPO	PCT

DE 00 / 1560

Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 199 22 980.5
Anmeldetag: 19. Mai 1999
Anmelder/Inhaber: ROBERT BOSCH GMBH,
Stuttgart/DE
Bezeichnung: Verfahren zur schlüssellosen Verriegelung
eines Kraftfahrzeugs
IPC: E 05 B, B 60 R

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Anmeldung.

München, den 23. Juni 2000
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Hoß".

21.04.99 Lc/Mv

5

ROBERT BOSCH GMBH, 70442 Stuttgart

Verfahren zur schlüssellosen Verriegelung eines Kraftfahrzeugs

10

Stand der Technik

Die Erfindung geht aus von einem Verfahren zur
schlüssellosen Verriegelung eines Kraftfahrzeugs nach der
Gattung des unabhängigen Anspruchs. Aus der EP 158 354 B1
ist bereits ein schlüsselloses Zugangssystem für
Kraftfahrzeuge mit einem tragbaren Sender/Empfänger bekannt.
Anhand eines von dem Sender/Empfänger ausgesendeten Signals
wird die Berechtigung des Benutzers überprüft, Zugangs- und
Fahrberechtigung für das Kraftfahrzeug zu erhalten. Um das
Einschließen des Senders/Empfängers zu unterbinden, wird der
Benutzer bei einer gewünschten Verriegelung durch ein
Alarmsignal darauf aufmerksam gemacht, daß sich der
Sender/Empfänger noch im Innenraum des Fahrzeugs befindet.
Die endgültige Verriegelung des Kraftfahrzeugs wird jedoch
erst nach einer bestimmten Zeitspanne durchgeführt, um dem
Benutzer die Möglichkeit zu geben, innerhalb dieser
Zeitspanne den Sender/Empfänger noch aus dem
Fahrzeuginnenraum zu holen. Unterläßt er dies, erfolgt eine
Verriegelung und die Deaktivierung des im Innenraum
befindlichen Senders/Empfängers. Ein erneuter Zugang zu dem

Fahrzeuginnenraum ist nur in Verbindung mit einem mechanischen Fahrzeugschlüssel möglich.

5 Sofern der Benutzer nicht rechtzeitig auf das ausgesendete Warnsignal reagiert, bedarf es eines großen Aufwands, wieder in das Fahrzeug zu gelangen. Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, ein benutzerfreundliches Bedienkonzept anzugeben, ohne die Sicherheit gegen unbefugte Benutzung zu vernachlässigen. Diese Aufgabe wird durch die Merkmale des unabhängigen Anspruchs gelöst.

10

Vorteile der Erfindung

15 Das erfundungsgemäße Verfahren zur schlüssellosen Verriegelung eines Kraftfahrzeuges umfaßt einen Transponder, der mit einem Sender/Empfänger einen Code austauscht. Ein Steuergerät vergleicht den Code mit einem erwarteten Code und steuert bei Übereinstimmung ein Schließsystem des Kraftfahrzeugs im Sinne eines Verriegelns an. Das
20 Steuergerät dient ebenfalls der Ansteuerung für ein Anzeigemittel. Bei Betätigung eines Bedienelements wird ein Verriegelungsbefehl erzeugt. In einem ersten Schritt setzt der Sender/Empfänger ein Suchsignal ab, wenn eine Betätigung des Bedienelements erfolgt, um anhand des vom Transponder zurückgesendeten Antwortsignals die Position des
25 Transponders zu bestimmen. In einem zweiten Schritt wird das Anzeigemittel angesteuert, wenn sich der Transponder im Innenraum des Kraftfahrzeugs oder auf einer dem betätigten Bedienelement gegenüberliegenden Fahrzeugseite befindet. In einem dritten Schritt wird das Schließsystem im Sinne eines Verriegelns angesteuert, wenn das Bedienelement erneut betätigt wurde. Das Anzeigemittel gibt dem Benutzer einen
30

eindeutigen Hinweis, daß er im Begriff ist, seinen
Transponder im Innenraum zurückzulassen. Damit wird ihm die
Möglichkeit gegeben, diesen aus dem Fahrzeug zu holen. Das
Anzeigemittel wird auch dann angesteuert, wenn sich der
5 Beifahrer im Besitz eines Transponders befindet, jedoch der
Fahrer auf der Fahrerseite das Bedienelement betätigt, um
einen Verriegelungsvorgang auszulösen. In diesem Fall
erfolgt die Verriegelung nicht sofort, es wird vielmehr die
gleiche Warnsequenz wie für den Fall ausgeführt, daß sich
der Transponder noch im Innenraum des Fahrzeugs befindet.
10 Hingegen wird die Verriegelung sofort durchgeführt, wenn
sich der Transponder auf derselben Fahrzeugseite befindet,
an der auch das Bedienelement betätigt wurde. Dadurch wird
auch die Situation abgedeckt, daß ein Unberechtigter auf der
Beifahrerseite eine Verriegelung auslösen möchte, wenn sich
15 der Fahrer im selben Moment mit zugehörigem Transponder auf
der Fahrerseite befindet. In diesem Fall unterbleibt vorerst
die Verriegelung, lediglich bei erneutem Betätigen des
Bedienelements wird sie ausgeführt. Dieser Aktion geht
20 jedoch die Anzeige eines Warnsignals voraus, so daß der
Benutzer auf die kritische Situation aufmerksam gemacht
wird.

In einer zweckmäßigen Weiterbildung ist vorgesehen, daß das
25 Schließsystem im dritten Schritt in der Weise im Sinne eines
Verriegelns angesteuert wird, daß ein Öffnen der Fahrzeugtür
nur durch ein im Innenraum des Kraftfahrzeugs befindliches
Innenbedienelement möglich ist. Damit kann ein im Innenraum
befindlicher Beifahrer, der einen Transponder mit sich
führt, das Fahrzeug noch verlassen, um einem Einsperren im
30 Fahrzeuginnenraum zu entgehen. In einer vorteilhaften
Weiterbildung ist diese Möglichkeit für eine vorgebbare

Zeitspanne vorgesehen. Nach dem Verstreichen dieser
Zeitspanne läßt das Schließsystem ein Öffnen über das
Innenbedienelement nicht mehr zu. Damit ist ein Zustand des
Schließsystems erreicht, der im Falle eines möglichen
5 Einbruchversuchs einen Dieb daran hindert, durch Zerstörung
z.B. des Seitenfensters das Kraftfahrzeug über das
Innenbedienelement zu öffnen.

10 Eine vorteilhafte Ausgestaltung sieht in dem dritten Schritt
vor, daß im Innenraum erkannte Transponder in der Weise
deaktiviert werden, daß ein von diesen gesendeter Code nicht
als zulässig erkannt wird. Der Mißbrauch im Innenraum
verblichener Transponder ist nicht mehr möglich. Weiterhin
kann mit dem Deaktivieren der im Innenraum befindlichen
15 Transponder in einem Speicher eine Zusatzinformation wie
beispielsweise die Uhrzeit oder der Kilometerstand
hinterlegt werden. Diese Daten können als Nachweis gegenüber
der Versicherung herangezogen werden.

20 Eine zweckmäßige Ausgestaltung sieht eine Aktivierung der im
dritten Schritt deaktivierten Transponder mit dem Entriegeln
des Schließsystems vor. Der Entriegelung geht ein
Codeaustausch mit einem als gültig erachteten Transponder
voraus. Damit ist gewährleistet, daß nur ein berechtigter
25 Transponderbesitzer Zugriff auf die im Innenraum
verblichenen Transponder hat. Für einen Einbrecher jedoch
sind die im Innenraum befindlichen Transponder wertlos, weil
sich die Information über die Transponderdeaktivierung im
Steuergerät befindet. Auf dieses hat der Einbrecher nur
erschwerten Zugriff. Weitere zweckmäßige Weiterbildungen
30 ergeben sich aus weiteren abhängigen Ansprüchen und aus der
Beschreibung.

Zeichnung

5 Ein Ausführungsbeispiel der Erfindung ist in der Zeichnung

dargestellt und wird im folgenden näher beschrieben.

Es zeigen die Figur 1 ein Blockschaltbild und die Figur 2
ein Flußdiagramm des Ausführungsbeispiels.

10 Beschreibung des Ausführungsbeispiels

Eine Außenbeleuchtung 22 des Kraftfahrzeugs 8 wird über ein
Bussystem 28 von einem Steuergerät 14 angesteuert. An der
linken Seite des Kraftfahrzeugs 8 ist vorzugsweise im
15 Türgriffbereich ein linkes Außenbedienelement 16, an der
rechten Außenseite ein rechtes Außenbedienelement 18
angeordnet. Im Innenraum des Kraftfahrzeugs 8 befinden sich
zwei Innenbedienelemente 26. Die Schaltsignale der
Außenbedienelemente 16, 18 und der Innenbedienelemente 26
20 werden von einer Signalerfassung 20 an das Bussystem 28
weitergeleitet. Ein mit einem Transponderbedienelement 32
versehener Transponder 30 tauscht Signale aus mit einem an
der linken Seite des Kraftfahrzeugs 8 angeordneten linken
Sender/Empfänger 10 oder mit einem rechten Sender/Empfänger
25 12. Linker und rechter Sender/Empfänger 10, 12 sind
ebenfalls über das Bussystem 28 mit dem Steuergerät 14
verbunden. Die Ver- und Entriegelung der Fahrzeugtüren
übernimmt ein Schließsystem 24, das beispielsweise als
elektromotorisch betätigtes Schloß ausgeführt ist. Auch das
30 Schließsystem 24 ist in der Lage, über das Bussystem 28
Signale mit dem Steuergerät 14 auszutauschen. Im Steuergerät

14 ist zudem ein Speicher 15 enthalten. Das Steuergerät 14 steuert ein Horn 17 an.

Das Ausführungsbeispiel wird anhand des Flußdiagramms gemäß Figur 2 nachfolgend beschrieben. Im Grundzustand, Schritt

5 101, ist der Motor des Kraftfahrzeugs 8 abgestellt, der Fahrer hat das Kraftfahrzeug 8 verlassen und seine Tür geschlossen. Er möchte nun das Kraftfahrzeug 8 verriegeln.

Linkes und rechtes Außenbedienelement 16, 18 werden auf eine Betätigung hin überwacht. Ändert sich das Ausgangssignal eines der Außenbedienelemente 16, 18 leitet die

10 Signalerfassung 20 den als Verriegelungsbefehl interpretierten Bedienvorgang über das Bussystem 28 an das Steuergerät 14 weiter. Als alternativer Bedienvorgang könnte eine Betätigung des Transponder-Bedienelements 32 den

15 Transponder 30 zum Senden eines Verriegelungsbefehls veranlassen, der über den Sender/Empfänger 10, 12 und das Bussystem 28 an das Steuergerät 14 weitergeleitet wird. Nur wenn einer dieser Bedienvorgänge erkannt wird, gelangt man in Schritt 105. In diesem veranlaßt das Steuergerät 14 die

20 Sender/Empfänger 10, 12 mit der Aussendung eines Suchsignals. Linker und rechter Sender/Empfänger 10, 12 sind vorzugsweise an der sogenannten B-Säule des Kraftfahrzeugs angeordnet. Durch eine entsprechende Ansteuerung der

25 Sender/Empfänger 10, 12 wird ein elektromagnetisches Signal sowohl in den Innenraum als auch in den linken bzw. rechten Außenraum abgestrahlt. Durch das Suchsignal werden die in Reichweite befindlichen Transponder 30 zur Rücksendung eines Antwortsignals veranlaßt. Um eine eindeutige Zuordnung mehrerer Transponder 30 zu erhalten, wird jedem der dem

30 Steuergerät 14 als zulässig bekannten Transponder 30 ein entsprechender Zeitschlitz zugeordnet, innerhalb dessen das Antwortsignal des jeweiligen Transponders 30 erwartet wird.

Ein erster Transponder sendet sein Antwortsignal innerhalb eines ersten Zeitschlitzes, ein zweiter Transponder innerhalb eines sich daran anschließenden zweiten Zeitschlitzes usw. Anhand dieser zeitlichen Zuordnung erkennt das Steuergerät 14, welche Transponder 30 sich im Erfassungsbereich befinden. Das Steuergerät 14 bestimmt anhand der eingehenden Sender/Empfänger-Signale die Position des jeweiligen Transponders 30. Befindet sich der Transponder 30 im linken Außenbereich, wird innerhalb des zugehörigen Zeitschlitzes lediglich ein Signal von dem linken Sender/Empfänger 10 empfangen. Bei einem im Innenraum befindlichen Transponder 30 empfangen sowohl linker als auch rechter Sender/Empfänger 10, 12 ein Antwortsignal des Transponders 30. Ein nur von dem rechten Sender/Empfänger 12 empfangenes Antwortsignal läßt auf die Position des Transponders 30 im rechten Außenbereich schließen.

Anhand der eingegangenen Sender-/Empfängersignale überprüft das Steuergerät 14, ob eine der nachfolgenden Bedingungen erfüllt ist, Schritt 107. Befindet sich zumindest ein Transponder 30 im Innenraum des Kraftfahrzeugs 8 und/oder wurde ein Transponder 30 in einem Außenbereich erkannt, der dem betätigten Bedienelement 16, 18, das den Verriegelungsbefehl ausgelöst hat, gegenüberliegt, führt das System die Aktionen in Schritt 109 aus. In Schritt 109 wird also beispielsweise dann gewechselt, wenn der Fahrer ohne Transponder das linke Außenbedienelement 16 zum Zwecke der Verriegelung betätigt, und sich ein Beifahrer mit Transponder im rechten Außenbereich aufhält. Damit wird abgeprüft, daß die Verriegelung nur sofort ausgeführt wird, wenn der Fahrer mit zugehörigem Transponder 30 auf der Fahrerseite das linke Außenbedienelement 16 betätigt hat.

5

10

15

20

25

30

Ist dies der Fall, wird die Verriegelung durchgeführt, Schritt 108. Andernfalls steuert das Steuergerät 14 die Außenbeleuchtung 22 und/oder das Horn 17 im Sinne eines Warnsignals an, um den Benutzer auf eine ungewöhnliche Transponderposition aufmerksam zu machen, Schritt 109. Die Verriegelung wird jedoch noch nicht ausgeführt. Dies erfolgt erst, wenn nochmals ein Außenbedienelement 16, 18 und/oder das Transponderbedienelement 32 betätigt wurde. Die entsprechende Abfrage auf Betätigung erfolgt in Schritt 111. Der Benutzer muß somit nochmals aktiv werden, um die Verriegelung herbeizuführen. Somit ist davon auszugehen, daß er sich der kritischen Transponderposition zwar bewußt geworden ist, sie jedoch aktiv billigend in Kauf nimmt. Nach erfolgter Betätigung der Außenbedienelemente 16, 18 wird das Schließsystem 24 im Sinne eines Verschließens angesteuert und zugleich ein Timer gestartet, Schritt 113. Als Verschließen wird hierbei die Situation verstanden, die ein Öffnen der Tür über den Außentürgriff unterbindet, jedoch ein Öffnen über die Innenbedienelemente 26 zuläßt.

Sollte sich nun noch eine Person im Innenraum des Kraftfahrzeugs 8 befinden, kann sie das Fahrzeug noch so lange verlassen, bis der Timer die vorgebbare Zeitspanne erreicht. Diese Bedingung wird in Schritt 115 abgeprüft. Nach Verstreichen der Zeitspanne wird das Kraftfahrzeug verriegelt, so daß ein Öffnen der Tür weder von Innen noch von außen möglich ist, Schritt 117. Mit dem Verriegeln des Kraftfahrzeugs 8 werden auch die im Innenraum befindlichen Transponder 30, die in der Abfrage 107 ermittelt wurden, deaktiviert. Im Steuergerät 14 wird hierzu eine Information hinterlegt, daß ein von einem im Innenraum befindlichen

Transponder 30 abgegebenes Signal nicht als zulässig erkannt wird und somit weder eine Ver- bzw. Entriegelung noch eine Fahrberechtigung des Kraftfahrzeugs 8 herbeigeführt werden kann. Neben der Deaktivierungs-Information des im Innenraum befindlichen Transponders 30 wird in dem Speicher 15 noch eine Zusatzinformation abgespeichert, die beispielsweise den Zeitpunkt oder den Kilometerstand der Transponder-Deaktivierung beschreibt.

Eine Aktivierung der deaktivierten Transponder 30 kann dann erfolgen, wenn das Kraftfahrzeug 8 mit Hilfe eines noch gültigen Transponders 30 regulär entriegelt wurde. Es ist dann davon auszugehen, daß ein berechtigter Benutzer Zugriff auf die im Innenraum befindlichen Transponder 30 erhält. Die in Schritt 109 ausgegebene Warnung kann auch auf einem im Kraftfahrzeug 8 befindlichen Display angezeigt werden. Es erfolgt eine Meldung, daß sich ein Transponder 30 im Innenraum befindet oder daß sich der Transponder 30 im gegenüberliegenden Außenbereich befindet. Es könnte eine entsprechende Sprachausgabe vorgesehen werden.

21.04.99 Lc/Mv

5

ROBERT BOSCH GMBH, 70442 Stuttgart

Ansprüche

10

1. Verfahren zur schlüssellosen Verriegelung eines Kraftfahrzeugs, mit einem Transponder (30), der mit einem Sender/Empfänger (10,12) einen Code austauscht, mit einem Steuergerät (14), das den Code mit einem erwarteten Code vergleicht und bei Übereinstimmung ein Schließsystem (24) des Kraftfahrzeugs (8) im Sinne eines Verriegelns ansteuert, mit zumindest einem Anzeigemittel (17, 22), das von dem Steuergerät (14) angesteuert wird, mit zumindest einem Bedienelement (16, 18, 32), bei dessen Betätigung ein Verriegelungsbefehl erzeugt wird, gekennzeichnet durch folgende Schritte:

15

20

- in einem ersten Schritt (105) wird von dem Sender/Empfänger (10, 12) ein Suchsignal abgesetzt, wenn eine Betätigung des Bedienelements (16, 18, 32) erfolgt, um anhand des vom Transponder (30) zurückgesendeten Codes die Position des Transponders (30) zu bestimmen,

25

- in einem zweiten Schritt (109) wird das Anzeigemittel (17, 22) angesteuert, wenn sich zumindest ein Transponder (30) im Innenraum des Kraftfahrzeugs (8) und/oder auf einer dem betätigten Bedienelement (16, 18, 32) gegenüberliegenden Fahrzeugseite befindet,

30

- in einem dritten Schritt (113, 117) wird das Schließsystem (24) im Sinne eines Verriegelns angesteuert, wenn ein Bedienelement (16, 18, 32) erneut betätigt wird.

5

2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Schließsystem (24) im dritten Schritt (113, 117) in der Weise im Sinne eines Verriegelns angesteuert wird, daß ein Öffnen der Fahrzeugtür nur durch zumindest ein im Innenraum des Kraftfahrzeugs (8) befindliches Innenbedienelement (26) möglich ist.

10

3. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das Schließsystem (24) im dritten Schritt (113, 117) in der Weise im Sinne eines Verriegelns angesteuert wird, daß das Öffnen der Fahrzeugtür über das Innenbedienelement (26) nur für eine Zeitspanne möglich ist.

15

20 4. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß nach Ablauf der Zeitspanne ein Öffnen der Fahrzeugtür über das Innenbedienelement (26) nicht möglich ist.

25

5. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß in dem dritten Schritt (113, 117) im Innenraum erkannte Transponder (30) deaktiviert werden, so daß ein von diesem Transponder (30) gesendeter Code nicht als zulässig erkannt wird.

30

6. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß mit dem Deaktivieren der im

Innenraum befindlichen Transponder (30) in einem Speicher (15) eine Zusatzinformation hinterlegt wird.

- 5 7. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß ein Aktivieren der im dritten Schritt (113, 117) deaktivierten Transponder (30) mit dem Entriegeln des Schließsystems (24) erfolgt.

21.04.99 Lc/Mv

5

ROBERT BOSCH GMBH, 70442 Stuttgart

10

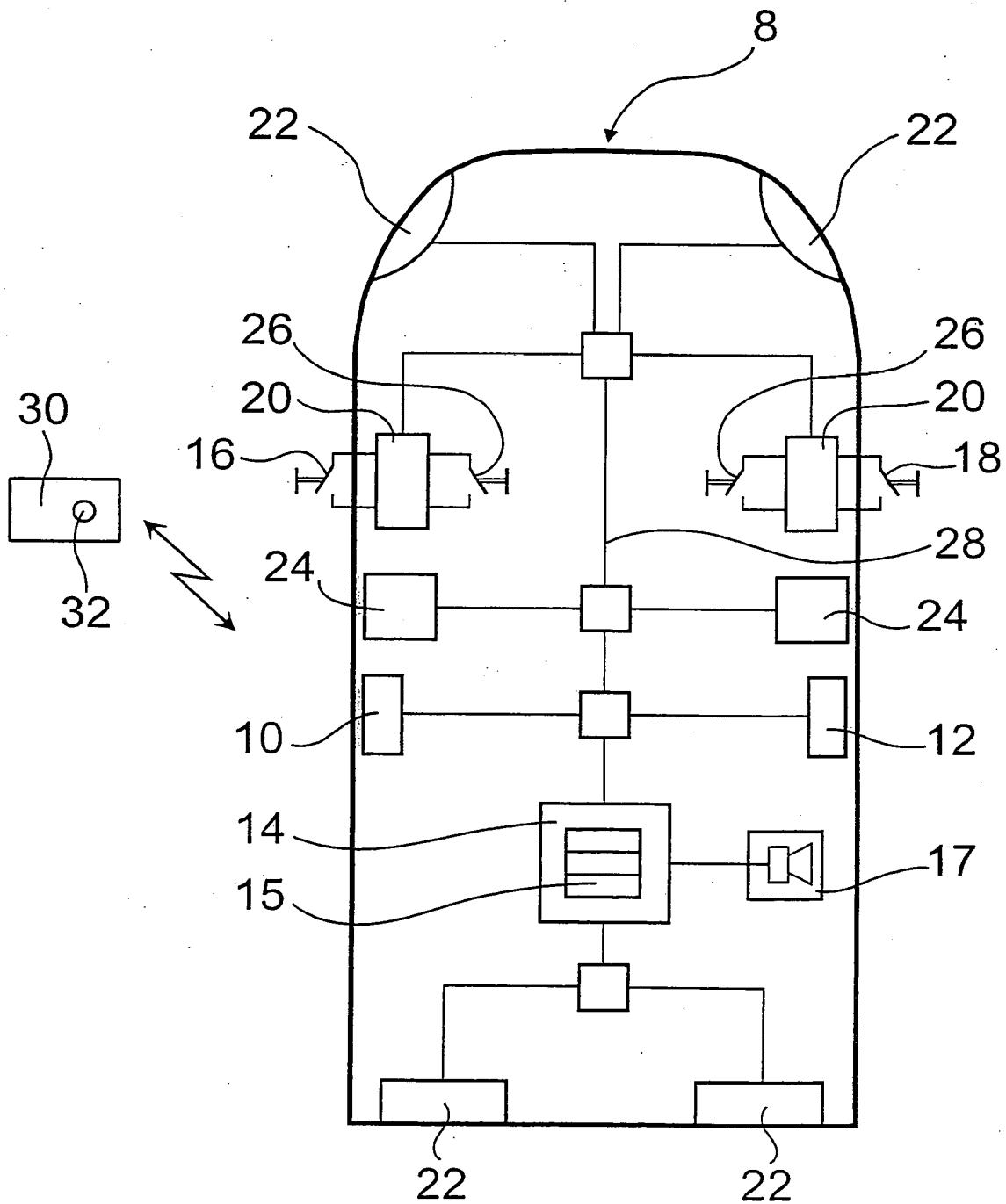
Zusammenfassung

Es wird ein Verfahren zur schlüssellosen Verriegelung eines Kraftfahrzeugs vorgeschlagen. Ein Transponder (30) tauscht mit einem Sender/Empfänger (10, 12) einen Code aus. Ein Steuergerät (14) vergleicht den Code mit einem erwarteten Code und steuert bei Übereinstimmung ein Schließsystem (24) des Kraftfahrzeugs (8) im Sinne eines Verriegelns an. Das Steuergerät (14) steuert zumindest ein Anzeigemittel (17, 22) an. Bei der Betätigung zumindest eines Bedienelements (16, 18, 32) wird ein Verriegelungsbefehl erzeugt. In einem ersten Schritt (105) wird von dem Sender/Empfänger 10, 12 ein Suchsignal abgesetzt, wenn eine Betätigung des Bedienelements (16, 18, 32) erfolgt, um anhand des vom Transponder (30) zurückgesendeten Antwortsignals die Position des Transponders (30) zu bestimmen. In einem zweiten Schritt (109) wird das Anzeigemittel (14, 22) angesteuert, wenn sich der Transponder (30) im Innenraum des Kraftfahrzeugs (8) oder auf dem betätigten Bedienelement (16, 18, 32) gegenüberliegenden Fahrzeugseite befindet. In einem dritten Schritt (113, 117) wird das Schließsystem (24)

im Sinne eines Verriegelns angesteuert, wenn das Bedienelement (16, 18, 32) erneut betätigt wurde.

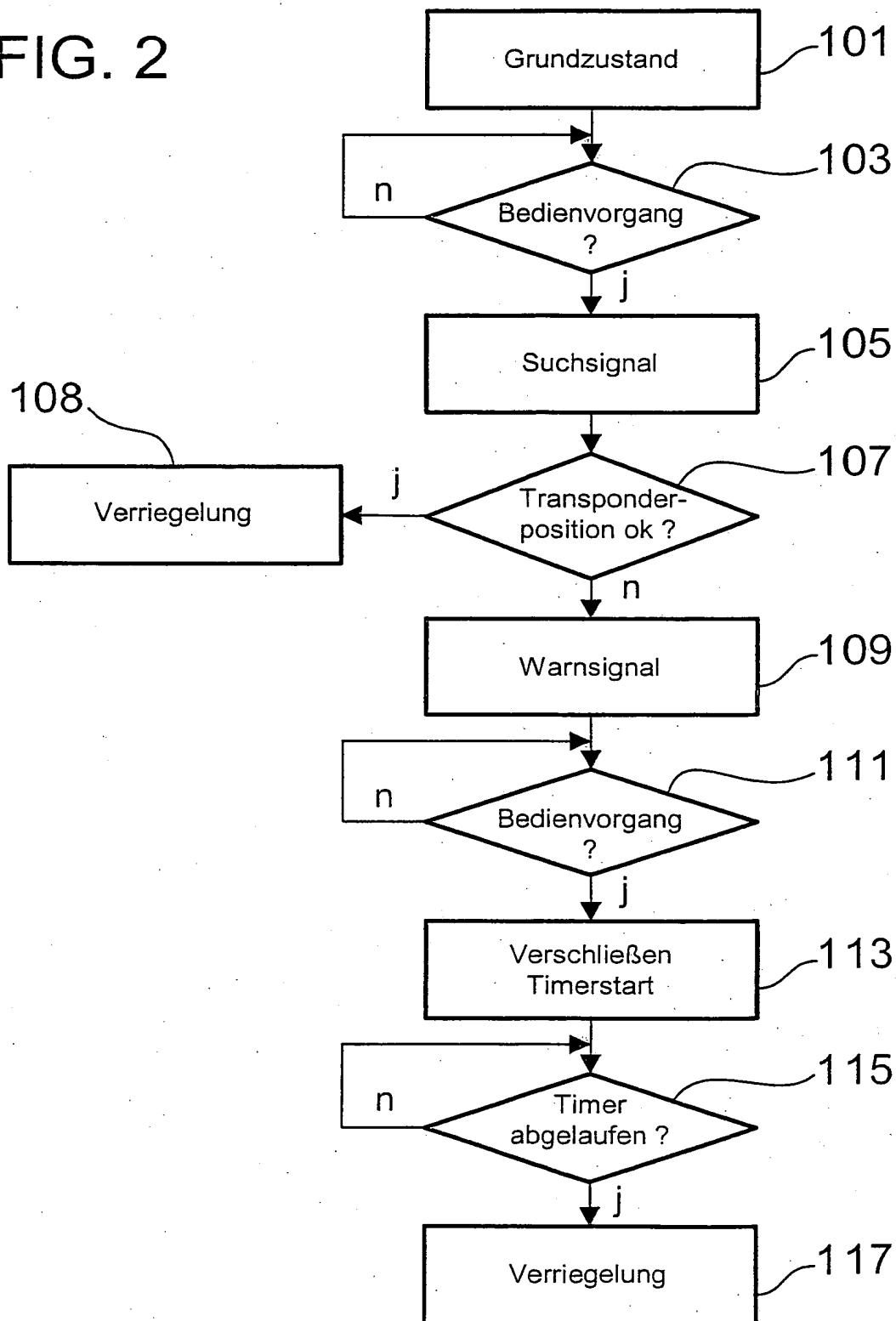
1 / 2

FIG. 1



2 / 2

FIG. 2



THIS PAGE BLANK (USPTO)